Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7287

30. 05. 90

Sachgebiet 96

Änderungsantrag

der Fraktion der SPD

zur zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Abgeordneten Tillmann, Fischer (Hamburg), Jung (Limburg), Dr. Jobst, Börnsen (Bönstrup), Haungs, Bohlsen, Rauen, Frau Karwatzki, Bühler (Bruchsal), Oswald, Rossmanith, Dr. Faltlhauser und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Gries, Kohn, Richter, Zywietz, Timm, Nolting, Dr. Solms, Dr. Weng (Gerlingen) und der Fraktion der FDP
— Drucksache 11/6261 —

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

§ 30 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 wird im Satz 1 nach den Worten „der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr" eingeschoben „... mit Ausnahme der Aufgaben nach § 27c dieses Gesetzes".

Bonn, den 29. Mai 1990

Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

Ziel des Antrages ist die Aufhebung der bisher unterschiedlich wahrgenommenen Verantwortung zivilen und militärischen Instanzen für die Luftverkehrskontrolle in der Bundesrepublik Deutschland. Wir wollen die Flugsicherung aus einer Hand unter ziviler Verantwortung.

Die angestrebte grundlegende Neuorganisation der Flugsicherung gerade auch als Baustein einer künftigen europäischen Luftverkehrslenkung, kann auf Dauer nur dann kostspielige und ärgerliche Verspätungen, umweltschädliche Warteschleifen und Umwege in der Streckenführung vermeiden, wenn vom Gesetzgeber zweifelsfrei bestimmt wird: Flugsicherung muß aus „einer Hand", das heißt, unter einheitlicher und ungeteilter Verantwor-

tung mit ungeteilter Regelbefugnis in Zukunft durchgeführt werden. Nur mit einer eindeutigen Klarstellung im Luftverkehrsgesetz können auch die Voraussetzungen für eine effiziente, operationell, technisch und personell überzeugende Lösung gefunden werden. Die Aufgaben der Luftverteidigung bleiben davon unberührt. Sie ist bereits seit langem voll in die Kommandostruktur der NATO integriert. Eine NATO-weite rechtzeitige Vorwarnung und somit auch ein Mindestmaß an Sicherheit, auch vor Überraschungen, konnte bisher jederzeit garantiert werden. Eine eigenständige und flächendeckende Organisation der militärischen Flugsicherung ist gerade auch unter Würdigung der grundlegenden Veränderung in der Sicherheitspolitik entbehrlich. Gestützt wird diese Auffassung auch durch die Resolution der Teilnehmer der Tagung Flugsicherung des Deutschen Bundeswehrverbandes am 15./16. Februar 1990, in dem der Deutsche Bundeswehrverband eine einheitliche Flugsicherungsorganisation für die Bundesrepublik Deutschland fordert, „damit auch in Zukunft eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des anwachsenden Luftverkehrs gewährleistet ist". Im Rahmen dieser Neuordnung sei auch den Anforderungen aller Luftraumnutzer Rechnung zu tragen. Dazu sei eine politische Grundsatzentscheidung dringend erforderlich.

Die SPD teilt diese Auffassung und bekräftigt durch ihren Antrag die Absicht, die gegenwärtig durch unzureichende Verfahren und Einrichtungen verursachten Kosten von 8,5 Mrd. DM im europäischen Luftverkehr zu beseitigen. Sie haben eine nicht mehr verantwortbare Größenordnung erreicht, die angesichts der sich verdoppelnden Passagierzahlen bis zum Jahre 2000 noch mehr Erschwernisse für Passagiere und zivile wie militärische Luftraumbenutzer verursachen werden.

Die von der Bayerischen Staatsregierung vorgetragenen Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit einer eigenständigen militärischen Flugsicherung haben sich im übrigen weiter verdichtet. Dies gilt vor allem für die in der Vergangenheit schrittweise vorgenommene Ausdehnung militärischer Zuständigkeiten für die überörtliche Flugsicherung abseits der Luftstraßen. Schon in der Vergangenheit ist bei der schrittweisen Einführung einer vom BFS-Gesetz abweichenden militärischen Flugsicherungsorganisation die Frage aufgeworfen worden, ob nicht durch eine solche Maßnahme der vollziehenden Gewalt, angesichts des rechtsstaatlichen Vorrangs der Gesetze, Artikel 20 Abs. 3 Grundgesetz verletzt worden ist. Bis zu 80 Prozent des Luftraums über der Bundesrepublik Deutschland sind – zum Teil zeitweise, zum Teil auch ständig – für militärische Flüge reserviert, obwohl diese „nur" rd. 15 Prozent des gesamten Flugverkehrs ausmachen. Die Deutsche Lufthansa hat zu Recht, wie andere Luftraumnutzer auch, darauf hingewiesen, daß zivile Flugzeuge diese Sperrzonen umfliegen müssen. Dies verlängere die Flugstrecken und enge den verfügbaren Luftraum für zivile Flüge künstlich ein. Der Grundsatz der freien Benutzung des Luftraums gemäß § 1 Luftverkehrsgesetz wird damit für die zivile Luftfahrt erheblich beschnitten. Da die freie Benutzung des Luftraums gleichzeitig unter dem Schutzbereich der Grundrechte aus Artikel 2 Abs. 1 und Artikel 12 Abs. 1

Grundgesetz steht, ist der rechtsstaatliche Vorbehalt des Gesetzes für Eingriffe in Grundrechte zusätzlich zu beachten. Nach Auffassung der SPD verpflichten daher das Rechtsstaatsprinzip und das Demokratieprinzip des Grundgesetzes den Gesetzgeber, grundlegende Entscheidungen im Gemeinwesen selbst zu treffen und nicht der Verwaltung zu überlassen. Nach all dem sollte das Parlament daher eine zukunftsorientierte und eine für alle Ressorts der Exekutive verbindliche Regelung treffen. Nur so können gewichtige Zweifel an der Legitimation bisheriger Verfahren in der Flugsicherung beseitigt und die entscheidende Weichenstellung für eine effiziente, sichere und wirtschaftliche Flugverkehrskontrolle für alle Luftraumnutzer vorgenommen werden.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333